VISITE DE NEUENEGG ET KÖNIZ / 29.09.06

Les principaux enseignements à tirer des très intéressantes expériences de Neuenegg et Köniz sont-ils vraiment de nature technique ?

On constate actuellement une grande confusion au sein de la population quant à la compréhension des règles déterminant l'usage du domaine public. De leur côté, les professionnels et les responsables politiques peinent à choisir dans l'arsenal de mesures disponibles les réponses claires aux demandes de plus en plus sécuritaires des usagers. Or les 2 expériences de suppressions de passages piétons visitées, aussi séduisantes soient-elles, ajoutent encore un peu au trouble. A Neuenegg, on a conservé le 50 km/h avec satisfaction, alors qu'à Köniz, le responsable a insisté sur la nécessité de limiter la vitesse (à 30 km/h). Dans le premier cas, on « démontre » que les enfants sont plus en sécurité avec le nouvel aménagement, alors que dans le second on nous explique que leur traversée ne posent pas de problème « parce que ce n'est pas là le chemin de l'école ». On entend généralement que la zone 30 n'est réalisable que « dans les quartiers », et en tout cas pas sur les voies à fort volume de trafic et/ou à orientation de trafic. A Köniz, avec 20'000 v/j et orientation de trafic, on fait la preuve que ces réserves sont sans fondement. Mieux, on y annonce que la fluidité s'améliore aussi et que même les TP sont gagnants. Et pourtant, ces aménagements destinés à améliorer la vie des piétons font l'objet d'un recours de la part ….du lobby piéton ! (Avec une question il est vrai pertinente : les plus faibles sont-ils pris en compte ?).

Face à la complexité du problème et à des demandes sociales de plus en plus contradictoires (utiliser ma voiture / être certain que mes enfants ne sont pas en danger, etc), face aussi à la difficulté grandissante de donner un mode d'emploi simple pour l'usage de l'espace public, la proposition/provocation « supprimer toutes priorités » est évidemment tentante. Elle ouvre des perspectives séduisantes sur une simplification extrême des règles de la convivialité, renvoyant à l'individu la responsabilité de céder le passage à l'autre. Beau programme ou illusion ? Et si c'était, simplement, réinstaller la loi du plus fort ?

Si on a envie d'applaudir aux deux réalisations visitées, ce n'est pas seulement pour leur capacité apparente à résoudre les problèmes, ni pour l'indéniable réussite architecturale (ce serait donc possible d'obtenir des réductions de vitesse et de sécuriser des piétons sans encombrer la rue de multiples signaux ou d'un fatras de bacs à fleurs, montagnes russes et autres mobiliers onéreux à l'esthétique douteuse ?). C'est plutôt parce que l'un et l'autre semblent avoir remis au centre du débat des questions essentielles de gouvernance et de compétence. Il existe en effet une tendance forte à user de la « consultation des habitants », opération facilement manipulable, faisant croire que ceux-ci savent ce qu'il faut faire et entretenant une illusion de démocratie. Or, spontanément, le citoyen dira plutôt « je veux un passage piéton » plutôt que « c'est dangereux ». Si il est plusieurs, voire nombreux (pétition), la demande acquiert (usurpe) une sorte de légitimité supplémentaire. La tentation est alors forte de traiter le symptôme sans poser de diagnostic.

Ce qui semble particulier à Neuenegg et Köniz, c'est la manière dont le couple technicien/politicien a fonctionné. Le premier a étendu la réflexion sur le bon périmètre, utilisé son savoir faire pour proposer une solution au problème et a assumé ce choix. Le second a fait confiance au premier, dont il a respecté les compétences. Il a courageusement soutenu le projet, face à ses électeurs autant que face aux autorités supérieures, acceptant le risque de s'approcher au plus près des limites du légalement possible pour atteindre les objectifs. Ensemble, ils ont fait participer la population, sans se contenter de dire « que voulez-vous », mais, une fois la nature du problème connue, ont proposé une solution, l'ont défendue et amendée en fonction des propositions des usagers, et enfin ont fait accepter un

essai, ce qui sous-entend le droit à l'erreur. Le « modèle bernois » semble ainsi expérimenter une pratique de la participation peu connue de ce côté-ci de la Sarine.

Le terme « culture » a plusieurs fois été entendu au cours de la journée. Il n'est pas certain que la différence culturelle soit là où certains l'ont située (« les genevois ont la conduite nerveuse »). Les habitants de Neuenegg ou de Rolle ont en effet probablement les mêmes aspirations à la mobilité et à la sécurité. La vraie différence culturelle, elle est peut-être là, dans cette attitude de l'attelage politico-technique.

Les évolutions de la réglementation qui pourront découler de ces nouveaux aménagements ne sont pas encore connues. Peut-être, comme l'a espéré une conclusion, a-t-on contribué à faire la peau à la « règle des 50 mètres ». Mais si la vraie avancée, c'était le droit d'expérimenter ?

Jlk / 08.11.06